Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2016–2017

33 652 Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 45 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 september 2016

Conform mijn toezegging in januari 2016 (Kamerstuk 33 652, nr. 39) stuur ik u de rapportage over de geactualiseerde uitrolstrategie ERTMS[1].

De uitrolstrategie is geactualiseerd mede naar aanleiding van de aankondiging van de Europese Commissie eind 2015 dat zij aan een bijgestelde planning werkt voor de uitrol van ERTMS in Europa. In 2007 hebben de lidstaten en de Europese Commissie afspraken gemaakt voor de periode tot 2020 om ERTMS uit te rollen op zes goederencorridors. In 2013 zijn afspraken gemaakt over de uitrol van ERTMS op het zogenoemde Europese kernnetwerk voor 2030. Een aantal landen kan hun toezeggingen niet gestand doen. Ook Nederland heeft bij de Commissie aangegeven dat de corridor Amsterdam–Betuweroute niet in 2020 kan worden gerealiseerd. Omdat het belangrijk is goed aan te sluiten bij wat er in Europa en in onze buurlanden gebeurt op het gebied van ERTMS, is het goed dat deze geactualiseerde uitrolstrategie er nu is. Tevens biedt dit helderheid voor belanghebbenden en de verdere uitwerking van het programma, bijvoorbeeld ten aanzien van de ombouw van materieel. De kennis en ervaring die sinds de voorkeursbeslissing is opgedaan (Kamerstuk 33 652, nr. 14) is in deze geactualiseerde uitrolstrategie verwerkt, zoals een realistisch tempo van de uitrol van ERTMS en wensen van vervoerders en andere stakeholders zoals regionale overheden.

Uitrolvolgorde

Met de aanleg van ERTMS streef ik naar een robuust en toekomstvast beveiligingssysteem dat een betrouwbaar hoogfrequent spoor kan faciliteren. Tegen deze achtergrond is een uitrolstrategie opgesteld. Daarbij is het van belang dat de uitrolvolgorde voldoende draagvlak heeft

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

kst-33652-45
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

bij belanghebbenden, past binnen het Europese kader, het internationale treinverkeer bevordert en bijdraagt aan nationale doelstellingen. Voorliggende uitrolvolgorde is op grond van de huidige inzichten de meest optimale.

In tabel 1 is een overzicht opgenomen van de volgorde en een voorlopige en zeer indicatieve planning van 36 deeltrajecten waarop de uitrol van ERTMS is beoogd.

Deze 36 deeltrajecten betreffen 25 deeltrajecten uit de voorkeursbeslissing, aangevuld met elf deeltrajecten aangedragen door stakeholders.

Tabel 1: Uitrolvolgorde

	Perceel Noord			Perceel Zuid	
N01	Haarlem e.o.	2024	Z01	Kijfhoek - Roosendaal	2024
N02	Leiden - Den Haag	2025	Z02	Roosendaal - Den Bosch	2025
N03	Leiden - Hoofddorp - Duivendrecht	2026	Z03	Meteren - Eindhoven	2026
N04	OV SAAL	2027	Z04	Utrecht - Meteren	2027
N05	Asd Centraal	2029	Z05	Utrecht	2028
N06	Hilversum - Utrecht/Amersfoort	2028	Z06	Eindhoven - Venlo	2027
N07	Utrecht - Amersfoort	*2029**	Z07	Utrecht - Arnhem	*2029**
N08	Amersfoort - Zwolle	*2030**	Z08	Arnhem - Zevenaar	*2030**
N09	Zwolle	*2031**	Z09	Arnhem - Nijmegen	*2030**
N10	Zwolle - Meppel	*2032**	Z10	Rotterdam	*2031**
N11	Rotterdam - Utrecht	*2033**	Z11	Den Haag - Rotterdam	*2031**
N12	Den Haag - Gouda	*2034**	Z12	Vlissingen - Roosendaal	*2032**
N13	Leiden - Gouda e.o.	*2035**	Z13	Venlo - Roermond	*2033**
N14	Alkmaar - Amsterdam	*2035**	Z14	Roermond - Sittard	*2033**
N15	Meppel - Groningen	*2035**	Z15	Nijmegen - Venlo	*2034**
N16	Meppel – Leeuwarden	*2036**	Z16	Merwede-Lingelijn	*2035**
N17	Amersfoort – Barneveld	*2037**			
N18	Barneveld – Deventer	*2037**			
N19	Deventer- Duitse grens	*2037**			
N20	Barneveld – Ede Wageningen	*2038**			

** Voorlopig*

Tabel 1 laat zien dat de uitrol van ERTMS op twee plekken in Nederland start. In het ene gebied wordt de uitrol van ERTMS in de infrastructuur gestart op het traject Kijfhoek–Roosendaal. In het andere gebied in Haarlem en omgeving. De daaropvolgende implementaties breiden zich vervolgens als een inktvlek over Nederland uit waardoor uiteindelijk één samenhangend netwerk ontstaat zoals weergegeven in figuur 1 op bladzijde 3. De keuze voor twee gebieden volgt uit de keuze om twee leveranciers te contracteren voor de infrastructuur. Deze keuze is nader toegelicht in de brief over de aanbesteding- en contracteringstrategie die ik parallel aan uw Kamer toestuur.

De invoering van ERTMS betreft een langetermijnopgave. Het ligt daarom voor de hand dat de uitrol van ERTMS een vervolg krijgt die verder reikt dan het huidig taakstellend budget. Een volgende kabinet zal hierover een beslissing nemen. Om deze besluitvorming voor te bereiden is in de uitrolstrategie gekeken naar de uitrol van ERTMS voorbij 2030, de huidige zichtperiode van het Infrastructuurfonds. De planning is daarmee indicatief en geeft een beoogde kwalitatieve richting aan. Op basis van het beschikbare budget van € 2,33 mld verwacht het programma de deeltrajecten tot en met Hilversum–Utrecht/Amersfoort (N06) en Eindhoven–Venlo (Z06) van ERMTS te kunnen voorzien. Een kanttekening hierbij is dat een bandbreedte aanwezig is met betrekking tot het aantal uit te rollen deeltrajecten, doordat risico's optreden en kansen worden

verzilverd. De verwachting dat de trajecten tot en met N06 en Z06 kunnen worden uitgerold is gebaseerd op de inschatting dat de risico's en kansen in evenwicht zijn. In bijlage 1[2] is een overzicht opgenomen waarin het verschil met de voorkeursbeslissing wordt toegelicht. Op weg naar de programmabeslissing zullen de kostenraming en de realisatieplanning verder worden uitgewerkt.

Figuur 1: Verwachte uitrol van ERTMS bij een budget van € 2,33 mld.



Afstemming met stakeholders

Het programma is in gesprek met de belangrijkste belanghebbenden over de uitrolstrategie. Het beeld is dat bij deze partijen de uitrolstrategie over het algemeen op voldoende draagvlak kan rekenen.

De uitrolstrategie is afgestemd met (inter)nationale goederen- en reizigersvervoerders en de havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam waar de prioriteiten liggen met betrekking tot de internationale trajecten. Doordat het programma in de geactualiseerde uitrolstrategie het traject Eindhoven–Venlo heeft opgenomen, ontstaat voor goederenvervoerders een aansluitend netwerk (inclusief omleidingsroute voor de Betuweroute) waarop zij volledig onder ERTMS kunnen rijden.

[2] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Met de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is gesproken over de impact van de uitrolstrategie op het traject OV SAAL. Voor OV SAAL geldt dat om een hoogfrequente dienstregeling te kunnen rijden, aanpassingen in de infrastructuur nodig zijn via het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en het programma ERTMS. ERTMS kan op dit traject pas worden aangelegd nadat de PHS-werkzaamheden zijn afgerond. Wel wordt gekeken of bepaalde werkzaamheden al in het PHS-project kunnen worden meegenomen om de aanleg van ERTMS te bespoedigen. De planning voor de indienststelling van ERTMS op OV SAAL in 2027 is afgestemd met de meest actuele PHS-planning. Uiteraard is het van belang om de samenhang tussen deze twee projecten te blijven monitoren.

In de geactualiseerde uitrolstrategie wordt een aantal trajecten in de provincies Gelderland, Overijssel en Zeeland niet voor 2030 van ERTMS voorzien, in tegenstelling tot wat was voorzien in de Voorkeursbeslissing[3]. Deze provincies zijn hierover geïnformeerd. Ik heb daarbij toegelicht dat ik kies voor een uitrol die zoveel mogelijk maatschappelijke baten oplevert waardoor de lijnen in deze provincies met relatief weinig (internationale) vervoersbewegingen en/of een relatief dure ombouw pas later van ERTMS worden voorzien. Met betrekking tot de regionale vervoerders in de provincies Overijssel en Gelderland betekent dit dat deze vooralsnog slechts beperkt in aanraking komen met ERTMS.

Europa

Met de voorgestelde uitrol zijn de effecten op de (internationale) interoperabiliteit beter dan wanneer wordt vastgehouden aan de eerder vastgestelde TEN-T verplichtingen. Daarnaast sluit de door het programma geadviseerde uitrolvolgorde goed aan bij de plannen van België en Duitsland. Met België zijn concrete gesprekken gaande over het starttraject bij Kijfhoek–Roosendaal. Duitsland heeft aangegeven het traject Venlo te prioriteren boven het traject Bad Bentheim. Omdat het internationale treinverkeer beter wordt bediend, ook Europa meer waar krijgt voor geld en er een samenhang is met de Belgische en Duitse plannen ga ik uit van een positieve reactie van Europese Commissie. Ik zal de Europese Commissie in het najaar van 2016 formeel op de hoogte stellen van deze uitrolstrategie.

Van programmabeslissing tot ingebruikname

Volgens de huidige planning is de oplevering van het eerste baanvak gepland in 2023, waarna circa een jaar proefbedrijf gehouden zal worden in navolging van de aanbeveling van de parlementaire enquêtecommissie Fyra. Hierdoor kunnen de eerste twee trajecten in 2024 in gebruik worden genomen. Dit lijkt ver weg, maar om dat te bereiken is het noodzakelijk al volgend jaar de planuitwerkingsfase af te ronden. Na de programmabeslissing in de tweede helft van 2017, start het voorbereiden van de aanbesteding. Het programma schat in dat een dergelijke omvangrijke aanbesteding circa twee jaar duurt, inclusief voorbereiding. Na contractering is tijd nodig om het systeem te ontwerpen, te bouwen, aan te leggen en te testen. De inschatting is dat hier circa vier jaar voor nodig is. Dit hangt samen met een aantal factoren, zoals dat ERTMS moet worden uitgerold in de bestaande omgeving en de uitdagingen die gepaard gaan met het nauwer verweven van de infrastructuur en materieel dan nu het geval is. Daar mag tegelijkertijd de dienstverlening op het spoor nauwelijks hinder van ondervinden.

---

[3] De TEN-T 2030 verplichting betreft de volgende trajecten: Rotterdam–Den Haag; Rotterdam–Utrecht; Utrecht–Arnhem–Zevenaar grens; Amsterdam C.–Schiphol–Hoofddorp; Rotterdam C.–Rotterdam Lombardijen; Utrecht–Deventer–Oldenzaal grens.

Tot slot

Samen met het programma concludeer ik dat deze uitrolvolgorde de beste balans biedt tussen het belang van ERTMS voor het internationale treinverkeer en uitrol op trajecten waar ERTMS nationale meerwaarde biedt. Daarmee is deze uitrolvolgorde een beter alternatief dan de trajecten benoemd in de Voorkeursbeslissing. Dit betekent dat ik afwijk van de Voorkeursbeslissing, zoals ook aangekondigd in mijn brief van januari 2016 door het later uitvoeren van de afgesproken TEN-T 2030-trajecten en het prioriteren van de internationale verbindingen zoals Eindhoven–Venlo. Ten aanzien van materieelbekostiging geldt dat alleen ERTMS in het materieel ingebouwd wordt wanneer dat echt noodzakelijk is, zodat meer budget beschikbaar blijft voor de uitrol in de infrastructuur. Zo zal bijvoorbeeld gekeken worden of met een slimme timing van de uitrol van een bepaald baanvak, een investering in uit te faseren materieel vermeden kan worden.

De uitrolstrategie is een belangrijk onderdeel van de Programmabeslissing. Indien daartoe aanleiding bestaat kan de uitrolstrategie opnieuw worden geactualiseerd totdat deze bij de Programmabeslissing in de tweede helft van 2017 wordt vastgesteld. Het is belangrijk om in de toekomst de bij de uitrolvolgorde gemaakte afwegingen steeds te blijven toetsen en aan te passen waar nodig. De voor de uitrolstrategie gekozen systematiek biedt hiervoor een goed instrument.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma